

INFORMACIJA O PLANIRANIM AKTIVNOSTIMA ZA IMPLEMENTACIJU SISTEMA HOMOLOGACIJE MOTORNIH VOZILA U CRNOJ GORI

Uredbom o organizaciji i načinu rada državne uprave ("Sl. list CG", br. 7/11 i 40/11), utvrđeno je da je za poslove homologacije vozila nadležno Ministarstvo saobraćaja i pomorstva.

Takođe, Zakonom o bezbjednosti saobraćaja na putevima ("Sl. list CG" br. 33/2012) propisano je da tehničke zahtjeve i uslove koje moraju ispunjavati motorna i priključna vozila koja se prvi put stavljaju na tržište u Crnoj Gori, propisuje organ državne uprave nadležan za poslove saobraćaja.

Na isti način ova obaveza je propisana i Zakonom o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju usaglašenosti ("Sl. list CG" br. 53/2011).

Prije prezentovanja mogućih rješenja za implementaciju sistema homologacije vozila u Crnu Goru neophodno je dati pojašnjenja po pitanju šta je to homologacija, odnosno objasniti razliku između homologacije i provjere homologacijske ispravnosti vozila, te prikazati iskustva zemalja regiona.

1. ŠTA JE HOMOLOGACIJA

Homologacija (la homologation, approval) - potvrđivanje ili utvrđivanje da li je nešto nečemu saglasno ili odgovarajuće.

Na nivou UN 1958. godine usvojen je Sporazum o usvajanju jednoobraznih uslova za homologaciju i uzajamno priznavanje homologacije opreme i djelova vozila. Sporazum je usvojen u cilju donošenja međunarodnih pravila (UN/ECE Pravilnici) za konstrukciju opreme i djelova vozila, kao i ujednačenih pravila za ispitivanje djelova vozila i uzajamno priznavanje homologacionih odobrenja. Pri UNECE-u postoji Svjetski forum za harmonizaciju propisa o vozilima - WP.29 i Crna Gora ima svog predstavnika u ovom radnom tijelu.

Takođe, u Crnoj Gori je na snazi Sporazum o usvajanju jednoobraznih tehničkih propisa za vozila sa točkovima, opremom i dijelovima koji mogu biti ugrađeni i /ili korišćeni na vozilima sa točkovima i uslovima za uzajamno priznavanje dodijeljenih homologacija na osnovu ovih propisa, revidovan u Ženevi 18. avgusta 1994. Godine, a koji je stupio na snagu 16. oktobra 1995. godine (objavljen u "Službenom listu CG - Međunarodni ugovori" br. 5/2014)

Crna Gora je notifikacijom o sukcesiji od 23. oktobra 2006. godine obavijestila depozitara navedenih sporazuma Generalnog sekretara Ujedinjenih nacija, da se obavezuje na primjenu svih sporazuma kojih je bila članica SFRJ, SRJ i SCG, i time postala pravni nasljednik svih sporazuma čiji je depozitar Generalni sekretar Ujedinjenih nacija. Notifikacija o sukcesiji ima pravno dejstvo počev od 3. juna 2006. godine. Tada se Crna Gora obavezala na primjenu i ova dva sporazuma, odnosno, da će sprovoditi homologaciju vozila i njihove opreme i djelova u skladu sa pravilnicima koje donosi UNECE, kao i da će priznavati homologacije koje su na osnovu ECE pravilnika izdale ovlašćene laboratorije drugih država.

Polazeći od naprijed navedenog u Crnoj Gori su na snazi svi pravilnici UN ECE Pravilnici doneseni od strane Ekonomske komisije Ujedinjenih nacija za Evropu. Takođe, na osnovu navedenih sporazuma Crna Gora je nakon obnove državnosti 2006. godine dobila međunarodnu oznaku za homologaciju **E56**.

Bitno je napomenuti da se u Evropskoj uniji područje homologacije vozila, pored direktiva i regulativa alternativno uređuje i pravilnicima Ekonomske komisije Ujedinjenih nacija za Evropu, tj. po osnovu Direktive 2007/46 Pravilnici UN ECE smatraju se istovrijednim direktivama i regulativama EU iz ove oblasti.

Trenutno, Mašinski fakultet Univerziteta Crne Gore u Podgorici je institucija koja je ovlašćena od strane Ministarstva Rješenjem broj: 01-4660/3 od 15.09.2004. godine, za obavljanje administrativnih poslova iz oblasti homologacije motornih vozila u skladu sa Odlukom o uslovima koje moraju da ispunjavaju korišćena motorna vozila prilikom uvoza („Sl.list RCG“ br.33/04) i Pravilnikom o načinu provjere ispunjenosti uslova, obrascu i sadržini sertifikata i visini naknade za upotreblavana motorna vozila koja se uvoze („Sl. list CG“, br. 16/08).

Pored sistema homologacije vozila koji važi za države članice UN, na nivou EU postoji sistem koji se bazira na direktivama i regulativama, odnosno na osnovnoj direktivi o homologaciji vozila kao cjeline i pojedinačnim direktivama za opremu i djelove vozila.

U EU za vozila kao cjelinu izdaje se EU homologacija tipa vozila (WVTA - Whole Vehicle Type Approval) koja se bazira na homologacijama za opremu i dijelove vozila prema pojedinim direktivama i zamjenjuje nacionalnu homologaciju tipa vozila.

2. HOMOLOGACIJA I PROVJERA HOMOLOGACIJSKE ISPRAVNOSTI VOZILA I POSTOJEĆE STANJE U OBLASTI HOMOLOGACIJE MOTORNIH VOZILA U CRNOJ GORI

Homologacija vozila, odnosno djelova i opreme predstavlja ispitivanje i utvrđivanje da li određeni djelovi ili oprema vozila odgovaraju zahtjevima propisanim UN ECE pravilnicima i direktivama i regulativama EU. Nakon ispitivanja od strane ovlašćene laboratorije, proizvođač mora na ispitivani dio da postavi oznaku kruga u koji je upisana oznaka „E“ i broj države u kojoj je homologacija dobijena (kada se homologacija sprovodi na osnovu UN ECE pravilnika), odnosno oznaku u obliku pravougaonika u koji je upisano „e“ i broj države u koju je homologacija dobijena (kada se homologacija sprovodi na osnovu direktiva EU).

Prilikom homologacije vozila, odnosno djelova i opreme vozila, vozila moraju ispunjavati bezbjednosno-tehničke uslove i uslove zaštite životne sredine i zdravlja ljudi.

Bezbjednosno-tehnički uslovi smatraju se ispunjeni, ako elementi vozila zadovoljavaju zahtjeve pravilnika *UN ECE*, odnosno:

- elemente aktivne bezbjednosti (kočioni sistem, upravljački mehanizam, svjetla, signalni uređaji, pneumatici),
- elemente pasivne bezbjednosti (sigurnosni pojasevi, sjedišta za djecu, i dr.),
- opšte bezbjednosti vozila (zaštita od neovlašćene upotrebe).

Uslovi zaštite životne sredine i zdravlja ljudi, smatraju se ispunjeni ako vozila zadovoljavaju ekološke kriterijume, odnosno dozvoljene vrijednosti:

- izduvne emisije vozila,
- nivoa buke vozila.

Nakon sprovođenja postupka provjere homologacijske ispravnosti, odnosno kada svi djelovi i oprema vozila nose homologacione oznake, ili kada vozilo posjeduje dokumentaciju da je izvršena homologacija tipa vozila, proizvođač može staviti vozilo na tržište.

Znači, homologacija je postupak koji se na zahtjev proizvođača vozila (*dijelova vozila*) sprovodi od strane ovlašćenih laboratorija, a sam postupak testiranja se vrši na osnovu pravila propisanih UN ECE Pravilnicima i EU direktivama.

Nakon sprovedenog testiranja, ako testirani dio vozila zadovoljava propisane uslove, ovlašćena laboratorija izdaje sertifikat na osnovu kojega država izdaje odobrenje da se oznaka homologacije postavi na testirani dio vozila.

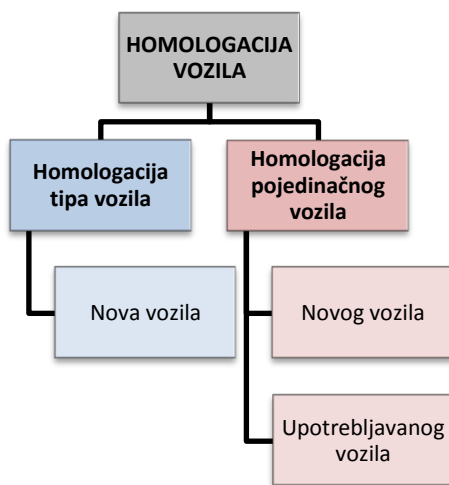
Utvrđivanje homologacijske ispravnosti vozila predstavlja administrativni postupak, a u cilju utvrđivanja da li vozila zadovoljavaju pravila propisana UN ECE pravilnicima i EU direktivama, čime se sprečava uvoz i stavljanje u saobraćaj vozila koja ne ispunjavaju bezbjedonosne i ekološke kriterijume.

Postoje dva postupka homologacije, i to:

- 1) postupak za provjeru tipa vozila i
- 2) postupak za provjeru pojedinačnog vozila.

Provjera homologacijske ispravnosti tipa vozila sprovodi se za nova vozila koja uvoze ovlašćeni zastupnici proizvođača vozila ili sami proizvođači vozila.

Provjera homologacijske ispravnosti pojedinačnog vozila sprovodi se za nova i upotrebljavana vozila koja se pojedinačno uvoze. Riječ je prvenstveno o administrativnom postupku tj. uvidom u dokumentaciju i homologacijske oznake na vozilu utvrđuje se da li je vozilo homologacijski ispravno ili ne.



Slika br. 1 Šematski prikaz homologacije vozila

U Crnoj Gori vršio se do sad samo postupak provjere homologacijske ispravnosti pojedinačnog korišćenog vozila po osnovu Odluke o uslovima koje moraju da ispunjavaju upotrebljavana motorna vozila prilikom uvoza. Dakle, prilikom uvoza korišćenih motornih vozila neophodno je da isti ispunjavaju bezbjednosno-tehničke uslove i uslove zaštite životne sredine i zdravlja ljudi. Bezbjednosno-tehnički uslovi smatraju se ispunjenim ako zadovoljavaju zahtjeve pravilnika Ekonomske komisije Ujedinjenih nacija za Evropu, a uslovi zaštite životne sredine i zdravlja ljudi smatraju se ispunjenim, ako je vozilo opremljeno motorom minimalnog standarda Euro 3.

Postupak provjere homologacijske ispravnosti pojedinačnog vozila sprovodi se u više koraka. Uvoznik vozila podnosi zahtjev ovlašćenoj instituciji (konkretno Mašinskom fakultetu Univerziteta Crne Gore), uz zahtjev prilaže dokumentaciju od koje je najbitniji zapisnik sa

tehničkog pregleda i potvrda proizvođača ili COC dokument (Certificate of Conformity). Uvidom u dostavljenu dokumentaciju i nakon provjere usaglašenosti prateće dokumentacije sa stvarnim stanjem homologacionih oznaka na vozilu i ispunjavanjem uslova definisanim Pravilnikom izdaje se Certifikat o homologacijskoj i ekološkoj ispravnosti vozila.

Naknada za pokriće troškova provjere ispunjenosti homologacionih i ekoloških uslova i izdavanje certifikata koja je propisana po osnovu gore navedenih propisa, za putnička i laka teretna vozila (M1 i N1) iznosi 50 eura, a za autobuse i teretna vozila (M2, M3, N2 i N3) iznosi 80 eura. Naknada za pokriće troškova provjere emisije izduvnih gasova i popis homologacionih oznaka na djelovima vozila, za putnička i laka teretna vozila i za autobuse i teretna vozila (M1, M2, M3, N1, N2 i N3) iznosi 30 eura. Dakle, ukupni troškovi homologacije za uvoz korišćenih putničkih i lakih teretnih motornih vozila iznose 80 eura, a za uvoz autobusa i teških teretnih motornih vozila iznose 110 eura.

Stupanjem na snagu Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima stvoren je pravni osnov za izradu pravilnika koji će regulisati, kako postupak provjere homologacijske ispravnosti prilikom uvoza pojedinačnog vozila (upotrebljavanog i novog), tako i postupak provjere homologacijske ispravnosti tipa vozila (nova vozila).

3. UPOREDNA PRAKSA U ZEMLJAMA REGIONA

1) Republika Slovenija

U Republici Sloveniji oblast vozila je uređena posebnim zakonom, Zakonom o vozilima, koji je preuzeo dio sadržaja iz oblasti homologacije koji je ranije bio propisan Zakonom o bezbjednosti drumskog saobraćaja.

Sistemske zadaci utvrđivanja usaglašenosti vozila, njihove registracije i tehničkih pregleda pod nadležnošću su Ministarstva saobraćaja. Naime, u Sloveniji je Ministarstvo saobraćaja u potpunosti preuzelo oblast vozila i u dijelu nadležnosti registracije i tehničkih pregleda od Ministarstva unutrašnjih poslova (što je ranije bila praksa u državama ex Jugoslavije).

Za izvršavanje operativnih poslova osnovana je Agencija za bezbjednost saobraćaja - Sektor za vozila, koji može delegirati dio poslova drugim institucijama, koje moraju dobiti ovlaštenje od Ministarstva saobraćaja.

Ministarstvo u ovoj oblasti vrši sledeće poslove:

- propisuje tehničke zahteve za svaku kategoriju vozila, njihove delove i zaštitnu opremu za vozila;
- propisuje način i postupak za utvrđivanje usklađenosti sa regulatornim zahtjevima i dokumentaciju koju je potrebno podnijeti uz zahtjev za sprovođenje homologacije;
- propisuje detaljno uslove koje moraju ispunjavati vozila za dobijanje statusa oltimera, utvrđivanja usklađenosti kategorije ili vrste vozila kojima se može dodijeliti taj status;
- propisuju tehničke definicije tipova vozila i dr.

Kod homologacije tipa vozila, Agencija za bezbjednost saobraćaja, na osnovu dokumentacije kojeg mu priprema pravno lice, izdaje Certifikat o usklađenosti.

Kod homologacije pojedinačnog vozila (nova i upotrebljavana vozila) organizacija određena za obavljanje poslova iz oblasti homologacije (tehnički servisi) na osnovu pregleda vozila i dokumentacije izdaje Potvrdu o usklađenosti.

Naknada (bez PDV-a) za postupak homologacije tipa (serija predmetnog tipa veća od 10) vozila iznosi: za putnička vozila M1 (724,88 €), teretna vozila N1 (724,88 €) i autobuse M2 (1087,32 €). Naknada (bez PDV-a) za postupak homologacije pojedinačnog vozila iznosi: za putnička vozila M1 (4,54+18,12 €), teretna vozila N1 (4,54+18,12 €) i autobuse M2 (4,54+18,12 €), s tim da je naknada koja se plaća tehničkim servisima zapregled pojedinačnog vozila za M1 i N1 aproksimativno 100 €, a za M2 200 € uz napomenu da se te cijene razlikuju zavisno od cjenovnika tehničkih servisa.

2) Republika Hrvatska

Nacionalni sistem homologacije (vozila, opreme i dijelova vozila), u Hrvatskoj otpočeo je sa funkcionisanjem 1997. godine, na osnovu Zakona o sigurnosti prometa na cestama i Pravilnika o homologaciji vozila.

Državni zavod za mjeriteljstvo je ovlaštena institucija za sprovođenje postupka homologacije.

Zavod za mjeriteljstvo u ovoj oblasti vrši sljedeće poslove:

- priprema propise u području homologacije drumskih vozila i traktora na točkovima za poljoprivredu i šumarstvo njihovih dijelova i opreme;
- sprovodi postupke ovlašćivanja ispitnih mjesta za homologaciju tipa i pojedinačnog vozila;
- potvrđivanja usklađenosti tipa vozila s propisanim homologacijskim zahtjevima;
- vodi evidenciju o ovlašćenim uvoznicima i izdatim potvrđama o usklađenosti tipa vozila te obavlja nadzor nad radom ovlašćenih pravnih lica iz ovog područja;
- predstavlja Republiku Hrvatsku u radu međunarodnih tijela koja donose homologacijske propise o vozilima te obezbjeđuje izvršenje zadataka koji proizlaze iz rada tih međunarodnih tijela.

Homologaciju vozila sprovodi Državni zavod za mjeriteljstvo a pojedine poslove u postupku homologacije sprovodi pravno lice koje Državni zavod za mjeriteljstvo ovlasti.

Državni zavod za mjeriteljstvo donosi Potvrdu o usklađenosti tipa vozila prilikom uvoza novih vozila i serijske proizvodnje vozila u Republici Hrvatskoj na osnovu izvještaja o homologaciji vozila koji sačinjava Centar za vozila Hrvatske.

Ukoliko se radi o homologaciji za pojedinačna vozila, sve poslove i potvrdu izdaju pravna lica ovlaštena od strane Državnog zavoda za mjeriteljstvo, tj. Centar za vozila Hrvatske i Hrvatski autoklub s mrežom od 57 ispitnih mjesta u stanicama za tehničke preglede.

Naknade za usluge homologacije propisane su pravilnikom kojim se reguliše oblast homologacije vozila, (Pravilnik o utvrđivanju sukladnosti motornih vozila i njihovih prikolica), a utvrdio ih je Državni zavod za mjeriteljstvo. Naknada (bez PDV-a) za postupak homologacije tipa vozila iznosi: za putnička vozila M1 (724 €), za autobuse M2-M3 (1119 €) i za teretna vozila N1 (724 €) i N2-N3 (1119€). Naknada (bez PDV-a) za postupak homologacije pojedinačnog vozila iznosi: za putnička vozila M1 (65 €), za autobuse M2-M3 (131 €) i za teretna vozila N1(65 €) i N2-N3 (131 €).

3) Republika Bosna i Hercegovina

Nacionalni sistem homologacije (vozila, opreme i dijelova vozila) u skladu sa novim pravilima u BiH otpočeo je sa funkcionisanjem u januaru 2011. godine, na osnovu Zakona o osnovama bezbjednosti na putevima i pravilnikom kojim se reguliše oblast homologacije vozila, (Pravilnik o homologaciji vozila, dijelova uređaja i opreme).

Ministarstvo za komunikacije i transport Bosne i Hercegovine je nadležna institucija za sprovođenje postupka homologacije i u saradnji sa sa organom nadležnim za poslove energetike i industrije priprema propise u području homologacije motornih vozila, njihovih dijelova i opreme. Pojedine poslove u postupku homologacije sprovodi tijelo za obavljanje administrativnih i stručnih poslova u saradnji sa ispitnim tijelima, koje Ministarstvo za komunikacije i transport Bosne i Hercegovine ovlasti.

Resorno Ministarstvo za komunikacije i transport Bosne i Hercegovine je nakon sprovedenog postupka javnih nabavki ovlastilo kao Administrativno tijelo za poslove homologacije Konzorcijum sastavljen od tri pravna lica. Tijelo za homologaciju je zaduženo za uspostavljanje, organizovanje, sprovođenje, razvoj i nadzor sistema homologacije u BiH. Nosioc Konzorcijuma je AD „EIB Internationale“, PJ „Centar za motorna vozila“ - Banja Luka, a članovi su „Institut za saobraćaj i komunikacije“ DOO - Sarajevo i „Centar motor“ DOO - Široki Brijeg.

Obaveze Konzorcijuma su definisane Ugovorom o obavljanju administrativnih poslova u oblasti homologacije vozila, dijelova, uređaja i opreme, koji je potpisan između Ministarstva komunikacija i transporta BiH i članica Konzorcijuma.

U okviru Konzorcijuma, u cilju efikasnijeg rada, zajedničke poslovne funkcije obavlja „Centar za motorna vozila“ - Banja Luka, poslove homologacije tipa vozila obavlja „Institut za saobraćaj i komunikacije“ - Sarajevo, a poslove homologacije pojedinačnog vozila obavlja „Centar motor“ - Široki Brijeg.

Tijelo za obavljanje administrativnih i stručnih poslova u ovoj oblasti (Konzorcijum), vrši sljedeće poslove:

- zastupanje Ministarstva komunikacija i prometa Bosne i Hercegovine u radnoj grupi WP. 29 pri ECE, njenim tijelima, ekspertnim i radnim grupama koje pripremaju nove propise i/ili rade na izmjenama i dopunama postojećih propisa.
- pripremu i predlaganje Ministarstvu propisa iz oblasti homologacije vozila (postupak preuzimanje direktiva iz EU i njihovo prevođenje).
- ocjenjivanje osposobljenosti organizacija koje obavljaju tehničke poslove u oblasti homologacije i predlaže Ministarstvu da imenuje tehničke servise i notifikira laboratorije za specijalistička ispitivanja iz oblasti homologacije, kao i vršenje kontrole nad radom tehničkih servisa.
- uspostavljanje i održavanje baze podataka za homologirana vozila i informatičko umrežavanje homologacionih tijela, kao i izdavanje i vođenje evidencije o izdatim certifikatima i potvrdama o homologaciji i druge poslove.

Kod homologacije tipa vozila, organizacija određena za obavljanje administrativnih poslova iz oblasti homologacije, na osnovu opisne dokumentacije, opisnog lista i liste opisne dokumentacije priprema, a Ministarstvo izdaje Certifikat o usklađenosti.

Kod homologacije pojedinačnog vozila, organizacija određena za obavljanje administrativnih poslova iz oblasti homologacije na osnovu pregleda opisne dokumentacije, opisnog lista i liste opisne dokumentacije izdaje Potvrdu o usklađenosti.

Naknade za usluge homologacije propisane su Cjenovnikom usluga u postupku homologacije, koje donosi Ministarstvo za komunikacije i transport na predlog organizacije za obavljanje administrativnih poslova u oblasti homologacije. Naknada obuhvata pokriće troškova za stručni pregled vozila i dokumentacije u postupku homologacije tipa vozila i pojedinačnog vozila. Naknada (bez PDV-a) za postupak homologacije tipa vozila iznosi: za putnička vozila M1 (550 €), za autobuse M2-M3 (900 €) i za teretna vozila N1 (550 €) i N2-N3 (900 €). Naknada (bez PDV-a) za postupak homologacije pojedinačnog vozila iznosi: za putnička vozila M1 (75 €), za autobuse M2-M3 (125 €) i za teretna vozila N1(75 €) i N2-N3 (125 €).

4) Republika Srbija

Nacionalni sistem homologacije (vozila, opreme i dijelova vozila) u Republici Srbiji zasniva se Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima, kao i pravilniku kojim se reguliše oblast homologacije vozila, (Pravilnik o ispitivanju vozila).

Vlada Republike Srbije je na osnovu Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima u decembru 2009. godine osnovala je Agenciju za bezbjednost saobraćaja koja je počela sa radom u septembru 2010. godine.

Agencije za bezbjednost saobraćaja u ovoj oblasti vrši sledeće poslove:

- sprovodi Sporazum o usvajanju jednoobraznih tehničkih propisa za vozila sa točkovima, opremu i delove koji mogu biti ugrađeni i/ili korišćeni na vozilima sa točkovima i uslovima za uzajamno priznavanje dodjeljenih homologacija na osnovu ovih propisa;
- učestvuje u radu UN/ECE WP.29 - Svjetski forum za harmonizaciju pravilnika o vozilima;
- nadzor nad homologacionim ispitivanjima i kontrola usklađenosti vozila;
- ispitivanje vozila, opreme i dijelova;
- ovlašćivanje, odnosno povjeravanje poslova homologacionih ispitivanja i/ili kontrole usklađenosti vozila, opreme i dijelova i reovlašćivanje laboratorija za homologaciona ispitivanja;
- izdavanje potvrda radi carinjenja novih vozila, opreme i dijelova;
- izdavanje potvrde za standard "EURO 3" radi carinjenja korišćenih vozila.

Kompletan postupak homologacije sprovodi Agencija za bezbjednost saobraćaja, kao povjerene poslove po osnovu javnog ovlašćenja. Za izvršavanje pojedinih poslova iz ove oblasti Agencija za bezbjednost saobraćaja može angažovati pravna lica. Trenutno poslove ispitivanja vozila na osnovu datog ovlašćenja od strane Agencije za bezbjednost saobraćaja vrši 6 institucija u Republici Srbiji (Univerzitet u Beogradu, Mašinski fakultet, laboratorija CIAH; Univerzitet u Novom Sadu, Fakultet tehničkih nauka, Departman za mehanizaciju, konstruktivno mašinstvo, katedra za motore i vozila, laboratorija za motore i vozila; Institut za nuklearne nauke Vinča, Centar za motore i vozila; Privredno društvo za izdavačku djelatnost, proizvodnju i servisiranje mjernih i kontrolnih uređaja u saobraćaju AMSS-Centar za motorna vozila doo Beograd; Fakultet inženjerskih nauka univerziteta u Kragujevcu, Centar za tehničku ispravnost vozila; Univerzitet u Nišu, Mašinski fakultet).

Agencija donosi Potvrdu za standard "EURO 3" i Potvrdu o usklađenosti sa propisima o homologaciji za nova vozila (L, M, N, O i T), dijelove i opremu iz uvoza na osnovu Izveštaja koji dostavljaju ovlašćene intitucije.

Vlada Uredbom o cijenama usluga koje plaćaju korisnici usluga i posebnih naknada za obavljanje poslova koje vrši Agencija za bezbjednost saobraćaja, utvrđuje visinu cijena usluga o postupku homologacije na predlog Agencije i po pribavljenom mišljenju Ministarstva saobraćaja. Naknada za izdavanje Potvrde o usklađenosti sa propisima o homologaciji za nova vozila (L, M, N, O i T), dijelove i opremu (bez PDV-a) kreće se od 61 € do 280 €, a naknada (bez PDV-a) za izdavanje potvrde za standard "EURO 3" iznosi 26 €.

5) Republika Makedonija

Nacionalni sistem homologacije (vozila, opreme i djelova vozila), u Republici Makedoniji otpočeo je sa funkcionisanjem 2011 godine, na osnovu Zakona o vozilima, kao i pratećim podzakonskim aktima.

Biro za metrologiju je ovlašćena institucija od strane Ministarstva ekonomije za sprovođenje postupka homologacije.

Biro za metrologiju u ovoj oblasti vrši sljedeće poslove:

- priprema propise u području homologacije;
- obavlja kontrolu postupka ovlašćivanja ispitnih mjesta za homologaciju tipa i pojedinačnog vozila;
- obavlja poslove potvrđivanja usklađenosti tipa vozila s propisanim homologacijskim zahtjevima;
- obavlja nadzor nad radom ovlašćenih pravnih osoba iz ovog područja;

Biro za metrologiju izdaje odobrenje o usklađenosti tipa vozila prilikom uvoza u Republiku Makedoniju, na osnovu Izvještaja koje mu sačini pravno lice Auto moto savez Makedonije (AMSM). Kod pojedinačnih vozila (novih i korišćenih) sve poslove obavlja i potvrdu izdaje pravno lice Auto moto savez Makedonije (AMSM), ovlašćeno od strane Ministarstva ekonomije.

Naknada (bez PDV-a) za postupak homologacije tipa vozila kad je sproveden evropski postupak homologacije i izdat dokument o jedinstvenoj EU homologaciji (WVTA) iznosi: za putnička vozila M1 (244 €), za autobuse M2-M3 (361 €) i za teretna vozila N1 (244 €) i N2-N3 (361 €). Naknada (bez PDV-a) za postupak homologacije tipa vozila kad nije sprovedena evropska homologacija tipa vozila iznosi: za putnička vozila M1 (566 €), za autobuse M2-M3 (806 €) i za teretna vozila N1 (566 €) i N2-N3 (801 €). Naknada (bez PDV-a) za postupak homologacije pojedinačnog vozila iznosi: za putnička vozila M1 (90 €), za autobuse M2-M3 (90 €) i za teretna vozila N1 (90 €) i N2-N3 (90 €).

4. PRIJEDLOG RJEŠENJA ZA UVOĐENJE SISTEMA HOMOLOGACIJE VOZILA U CRNOJ GORI

Na osnovu Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima i Zakona o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanje usaglašenosti, utvrđen je pravni osnov za izradu Pravilnika o tehničkim zahtjevima i uslovima za vozila koja se uvoze ili prvi put stavljaju na tržište u Crnoj Gori i uslovima koje mora da ispuni pravno lice ovlašćeno za homologaciju vozila (u daljem tekstu: Pravilnik o homologaciji). Pomenutim zakonima, kao i Uredbom o organizaciji i načinu rada državne uprave utvrđeno je da je Ministarstvo saobraćaja i pomorstva nadležni organ za poslove homologacije vozila. Takođe, što se tiče inspekcijskog nadzora nad ovom oblašću u skladu sa Zakonom o bezbjednosti saobraćaja na putevima, nadležna je inspekcija za

drumski saobraćaj Ministarstva saobraćaja i pomorstva iz kojeg razloga će, radi kvalitetnog vršenja inspeksijskog nadzora, biti neophodno povećati broj dosadašnjih izvršioca.

Pravilnikom o homologaciji propisuju se uslovi koje moraju ispunjavati vozila koja se uvoze radi registracije, prodaje i puštanja u saobraćaj u Crnoj Gori, i uslovi za određivanje organizacija koje mogu obavljati administrativne i tehničke poslove u oblasti homologacije vozila. Nova rješenja koja bi bila predložena u oblasti homologacije vozila podrazumijevala bi pored sprovođenja postupka homologacije prilikom uvoza upotrebljavanih vozila i provjeru homologacijske ispravnosti za nova vozila.

Takođe, što se tiče ispunjavanja uslova zaštite životne sredine i zdravlja ljudi, prijedlog je Ministarstva saobraćaja i pomorstva da se prilikom uvoza upotrebljavanih vozila zadrži postojeći standard minimum EURO 3, dok je za nova vozila predložen ekološki standard minimum EURO 5. Bitno je napomenuti da je prijedlog Ministarstva održivog razvoja i turizma da se prilikom uvoza korišćenih vozila uvede standard EURO 4 koji prijedlog argumentuju na način da će primjena strožijeg standarda značajno uticati na poboljšanje kvaliteta vazduha na dugoročnom nivou, da su potrebe za putničkim vozilima uglavnom zadovoljene (svako domaćinstvo u Crnoj Gori raspolaže jednim putničkim vozilom), da je vozni park u Crnoj Gori prilično star, kao i da je veliki procenat putničkih vozila koje bi trebalo ukloniti iz saobraćaja iz razloga zaštite životne sredine.

U državama Evropske Unije EURO 5 standard je stupio na snagu 1. septembra 2009. godine za odobravanje vozila (u proizvodnom procesu), a primjenjuje se od 1. januara 2011. godine za registraciju i prodaju novih tipova vozila, a EURO 6 standard će stupiti na snagu 1. septembra 2014. godine za odobravanje vozila (u proizvodnom procesu), a od 1. januara 2015. godine za registraciju i prodaju novih tipova vozila.

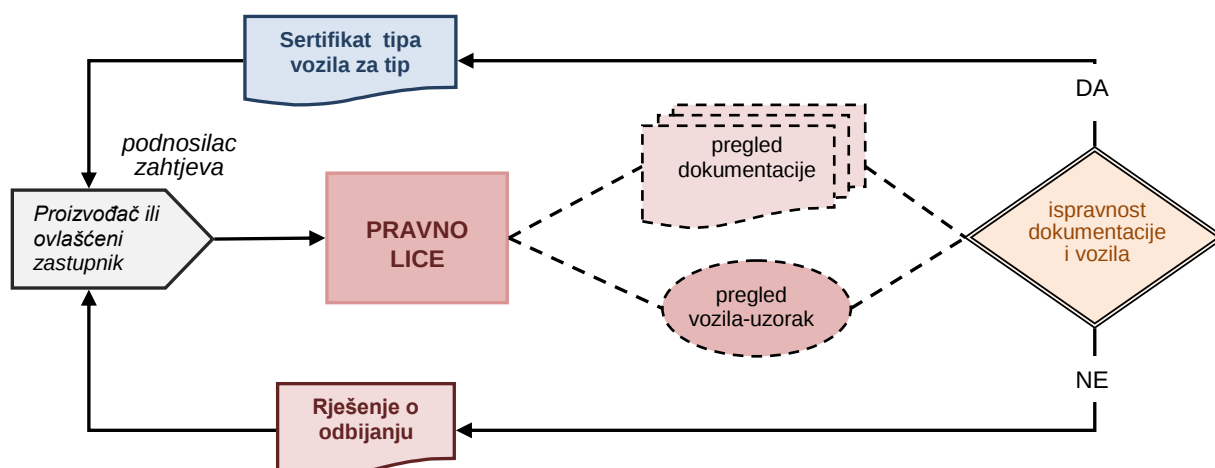
Argumentacija koja ide u prilog uvođenju EURO 5 standarda za nova vozila proizilazi iz činjenice da je Crna Gora i Ustavom deklarirana kao ekološka država, obaveze koje proizilaze iz statusa kandidata koji ima Crna Gora u smislu praćenja i transponovanja važećih propisa iz ove oblasti kada su u pitanju ekološki standardi za vozila, kao i činjenicu da unapredjeni standard podrazumijeva i bolje bezbjednosno-tehničke karakteristike vozila koje samo vozilo čini sigurnijim na putevima.

Bitno je istaći da je do sada postojala izvjesna anomalija na tržištu prodaje vozila, budući da je postojalo ograničenje uvoza korišćenih vozila, minimum standard EURO 3, dok su ovlašćeni prodavci, kad su u pitanju nova vozila uvozili vozila sa raznih tržišta pa i tržišta trećih zemalja sa standardima ispod minimalnog standarda EURO 3, koja će donošenjem novog Pravilnika biti eliminisana.

Nadalje, što se tiče predloga provjere homologacijske ispravnosti vozila, ista bi se sprovodila na dva načina:

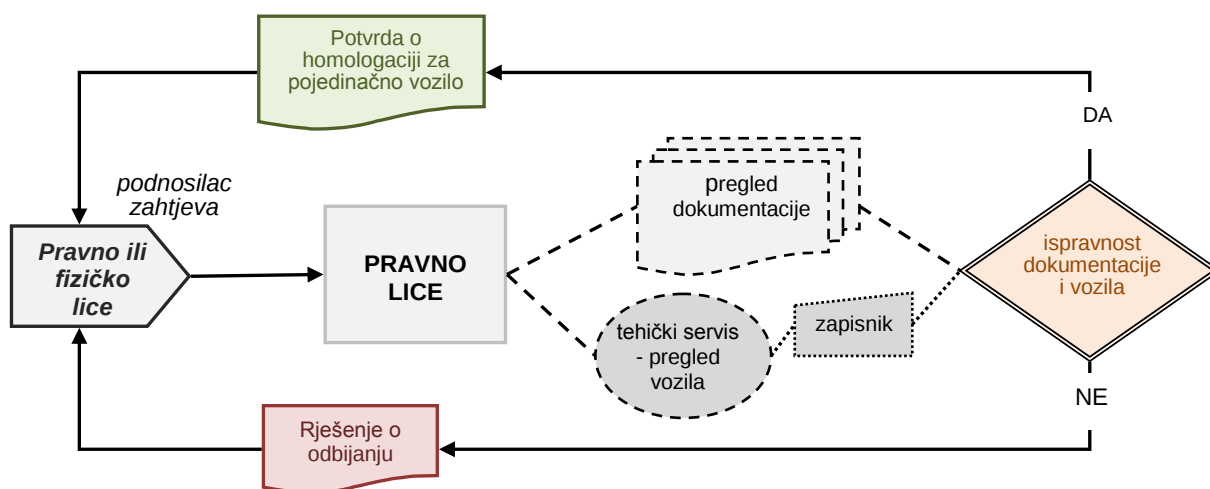
- a) Provjera homologacijske ispravnosti tipa vozila - kada se nova vozila uvoze od strane proizvođača vozila ili ovlašćenih zastupnika proizvođača vozila (trenutno ih u Crnoj Gori nema, postoje samo ovlašćeni prodavci). Tom prilikom podnosilac zahtjeva prilaže neophodnu dokumentaciju od koje je najbitniji dokument WVTA (iz kojeg se vidi da je vozilo homologovano u cjelini i da zadovoljava sve uslove) i potvrda da je podnosilac zahtjeva ovlašćeni zastupnik proizvođača vozila za područje Crne Gore. Nakon sprovedenog postupka izdaje mu se „Sertifikat o homologaciji vozila za tip vozila“ i ujedno zaduži „Izjave o usklađenosti vozila“ koje on izdaje kupcima vozila, a koje su neophodne za carinjenje i registraciju predmetnog vozila.

Slika br. 2 Šematski prikaz postupka homologacije vozila za tip vozila



- b) Provjera homologacijske ispravnosti pojedinačnog vozila - kada se nova ili upotrebljavana vozila uvoze od strane ovlašćenog prodavca ili fizičkog lica. Tom prilikom podnosilac zahtjeva prolazi postojeću proceduru koja važi za uvoz upotrebljavanih vozila. Naime, svako vozilo pojedinačno prolazi kontrolu vozila od strane institucije za tehnički pregled vozila, gdje dobije zapisnik koji zajedno sa ostalom neophodnom dokumentacijom prilaže ovlašćenju instituciji za provjeru homologacijske ispravnosti vozila, nakon čega dobije „Potvrdu o homologaciji za pojedinačno vozilo“ koja je neophodna za carinjenje i registraciju predmetnog vozila.

Slika br. 3 Šematski prikaz postupka homologacije pojedinačnog vozila



Što se tiče načina kako bi se postupak homologacije sprovodio Ministarstvo saobraćaja i pomorstva predlaže sljedeće:

- 1) da Ministarstvo izdaje Sertifikate o homologaciji vozila za tip vozila (nova vozila), pri čemu bi određeno ovlašćeno pravno lice vršilo homologaciju tipa vozila i dostavljalo Ministarstvu izvještaj na osnovu kojeg bi ono izdavalo Sertifikat o homologaciji vozila za tip vozila podnosiocima zahtjeva. Ovo ovlašćeno pravno lice bilo bi izabrano na osnovu javnog poziva, uz ispunjenje propisanih uslova po pitanju opreme i kadrova, a kao najbolji bi se cijenio onaj koji pored ispunjenja propisanih uslova ponudi najnižu cijenu za postupak provjere. Nadalje, ovlašćeno pravno lice bi

vodilo i održavalo jedinstvenu bazu podataka za homologaciju tipa vozila, kao i za pojedinačna vozila za potrebe Ministarstva i ostalih organa državne uprave.

2) Što se tiče provjere **homologacijske ispravnosti za pojedinačna vozila (nova i upotrebljavana)** predloženo je sledeće rešenje:

- da poslove homologacije pojedinačnog vozila vrše sva pravna lica koja ispunjavaju propisane uslove i ovlašćeno pravno lice koje vrši homologaciju tipa vozila, s tim da potvrde o homologaciji za pojedinačno vozilo izdaje pravno lice koji vrši homologaciju tipa vozila, na osnovu izvještaja koji mu dostavljaju pravna lica (na ovaj način postojala bi dvostruka kontrola ispravnosti sprovođenja postupka homologacije pojedinačnog vozila, kako bi se spriječila svaka moguća zloupotreba prilikom izdavanja ovih potvrda).

U svakom slučaju, predmetnim pravilnikom planira se uvođenje bolje kontrole izdavanja Sertifikata o homologaciji vozila za tip vozila i Potvrda o homologaciji za pojedinačno vozilo i to na način da Ministarstvo kontroliše rad ovlašćenih institucija putem nadležne inspekcije, kao i da se jedan primjerak Potvrde prilaže prilikom carinjenja, a drugi prilikom registracije vozila. Jedinstvena baza podataka koju bi vodilo ovlašćeno pravno lice omogućila bi Upravi carina i Ministarstvu unutrašnjih poslova da prije carinjenja robe odnosno registracije vozila mogu izvršiti uvid i provjeru unesenih podataka preko jedinstvene elektronske baze homologacionih podataka.

Ministarstvo je predložena rešenja sistematizovalo u Pravilniku o tehničkim zahtjevima za vozila koja se uvoze ili prvi put stavljaju na tržište u Crnoj Gori, čija obaveza donošenja proizilazi iz Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima i na isti je dobilo pozitivna mišljenja od Ministarstva ekonomije, Ministarstva unutrašnjih poslova, Ministarstva održivog razvoja i turizma, Sekretarijata za zakonodavstvo, Uprave carina i Privredne komore Crne Gore.

Takođe, pored izrade ovog podzakonskog akta Ministarstvo će imati obavezu da pripremi prevod i objavu UN ECE pravilnika (preko 120), čija je primjena obavezna po osnovu prethodno navedena dva međunarodna sporazuma iz oblasti homologacije vozila, a koji su u sadržajnom smislu identični direktivama Evropske unije iz ove oblasti.

5. FINANSIJSKI OKVIR PRIHODOVANJA PO OSNOVU HOMOLOGACIJE

Kada je u pitanju finansijski okvir prihodovanja po osnovu homologacije u naprijed navedenom tekstu dat je **prikaz prihodovanih sredstava u prethodnom petogodišnjem periodu** po osnovu sprovođenja postupka pojedinačne homologacije upotrebljavanih vozila, kao i **procjena mogućeg prihodovanja sredstava** prilikom uvođenja novog sistema homologacije u Crnu Goru, koji uključuje homologaciju vozila za tip vozila i homologaciju pojedinačnog vozila (novog i upotrebljavanog).

1) Prihodovana sredstva po osnovu sprovođenja postupka pojedinačne homologacije upotrebljavanih vozila za period 2009.-2013. godine

Shodno Pravilniku o načinu provjere ispunjenosti uslova, obrazcu i sadržini sertifikata i visini naknade za korišćena motora vozila koja se uvoze ("Sl. list CG", br. 16/08) ukupni troškovi

homologacije za uvoz upotrebljavanih putničkih i lakih teretnih vozila (M1 i N1) iznosili su 80,00€ sa PDV-om (naknada za pokriće troškova provjere ispunjenosti homologacionih i ekoloških uslova i izdavanje sertifikata 50,00€ + naknada za pokriće troškova provjere emisije izduvnih gasova i popis homologacionih oznaka na djelovima vozila 30,00€). Nadalje, ukupni troškovi homologacije za uvoz autobusa i teških teretnih vozila (M2, M3, N2 i N3) iznosili su 110,00€ (naknada za pokriće troškova provjere ispunjenosti homologacionih i ekoloških uslova i izdavanje sertifikata 80,00€ + naknada za pokriće troškova provjere emisije izduvnih gasova i popis homologacionih oznaka na djelovima vozila 30,00€).

Dakle, kao što je prethodno navedeno, a u skladu sa Odlukom o uslovima koje moraju da ispunjavaju korišćena motorna vozila prilikom uvoza i Pravilnikom o načinu provjere ispunjenosti uslova, obrascu i sadržini sertifikata i visini naknade za korišćena motorna vozila koja se uvoze, Mašinski fakultet Univerziteta Crne Gore u Podgorici je institucija koja je na osnovu ovlaštenja od strane Ministarstva vršila poslove homologacije pojedinačnog vozila i po tom osnovu prihodovana sredstva (sa PDV-om) na godišnjem nivou, za prethodni petogodišnji period od 2009.-2013. godine iznosila su:

Homologacija pojedinačnih vozila za period 2009.-2013.					
Godina	2009	2010	2011	2012	2013
Ukupno	215.816,54	303.677,35	387.212,50	459.900,70	543.749,00

2) Procjena mogućeg prihodovanja sredstava prilikom uvođenja novog sistema homologacije u Crnu Goru (homologacija vozila za tip vozila i homologacija pojedinačnih vozila - novih i upotrebljavanih) u zavisnosti od prihvatanja minimalnog ekološkog standarda za uvoz korišćenih vozila EURO 3 ili EURO 4

Shodno novom zakonskom rješenju, konkretno prema članu 246 stav 3 Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima, propisano je da naknadu troškova homologacije utvrđuje pravno lice koga je Ministarstvo ovlastilo za poslove homologacije, a maksimalne iznose naknada u postupku homologacije utvrđuje Vlada svojom odlukom. Nacrtom predmetne odluke predviđeno je da dio prihoda od postupka homologacije ide u Budžet Crne Gore, na način da Ministarstvo izdaje Sertifikat za tip vozila, a da Izvještaj o sprovedenoj homologaciji priprema ovlašćeno pravno lice. Takođe, što se tiče postupka homologacije pojedinačnog vozila predlaže se da određeni procenat prihoda (oko 20%) ostvaren po osnovu naknada koje prihoduju ovlašćena pravna lica koja sprovode postupak homologacije bude prihod Budžeta Crne Gore.

Nacrtom pripremljene odluke, shodno uporednim rješenjima u regionu (pri čemu se vodilo računa i o standardu crnogorskih građana), predviđa se orijentaciono (kada su u pitanju putnička vozila) uvođenje sljedećih naknada za sprovođenje postupka homologacije i to kod:

I. Homologacije tipa vozila:

- 1) Naknada za izdavanje Sertifikata za tip vozila - 800,00 €;
- 2) Naknada za Dopunu sertifikata za tip vozila - 200,00 €;
- 3) Naknada za ispitivanje vozila uzorka - 65,00 €;
- 4) Naknada za izvještaj o homologaciji tipa vozila - 120,00 €;

II. Homologacije pojedinačnog vozila:

- 1) Naknade za izdavanje Potvrde za pojedinačno vozilo - 80,00 €;
- 2) Naknada za izdavanje Potvrde proizvođača - 30,00 €,

Finansijski aspekt postupka **homologacije vozila za tip vozila** (na godišnjem nivou) obuhvatao bi sljedeću strukturu prihoda:

- Budžet Crne Gore godišnje bi prihodovao oko 80.000,00 € za izdavanje Sertifikata o homologaciji vozila za tip vozila (prognoza se zasniva na procjeni mogućeg interesovanja za podnošenje zahtjeva za izdavanje Sertifikata za tip vozila - oko 100 zahtjeva godišnje).
- Budžet Crne Gore godišnje bi prihodovao oko 4.000,00 € od izdavanja Dopune Sertifikata o homologaciji vozila za tip vozila (prognoza se temelji na procjeni mogućeg interesovanja za podnošenje zahtjeva za Dopunu Sertifikata o homologaciji vozila za tip vozila - oko 20 zahtjeva godišnje).
- Ovlašćeno pravno lice bi godišnje prihodovalo oko 19.000,00 € za pregled vozila uzorka i sačinjavanje izvještaja za Ministarstvo (pri čemu bi PDV ukupno iznosio oko 3.500,00 €).

Što se tiče finansijskog aspekta sprovođenja homologacije pojedinačnog vozila bitno je istaći da će se isti razlikovati zavisno od toga da li će se izabrati rješenje ograničenja uvoza pojedinačnog upotrebljavanog vozila sa minimalnim ekološkim standardom EURO 3 ili EURO 4. Naime, ukoliko se zauzme stav da se umjesto sada važećeg EURO 3 standarda za uvoz upotrebljivanih vozila uvede EURO 4 standard, procjena je da bi se dugoročno smanjio uvoz upotrebljivanih vozila, a samim tim bi se smanjili prihodi po ovom osnovu i u Budžetu Crne Gore. Konkretno, u zavisnosti od toga koji će EURO standard biti prihvaćen kao ograničenje za uvoz upotrebljivanih vozila, procjena zainteresovanosti potencijalnih kupaca za uvoz upotrebljivanih vozila koja ispunjavaju standard EURO 3 je oko 7500 (što je i prosječan broj uvezenih vozila na godišnjem nivou u prethodnom petogodišnjem periodu), dok bi za standard EURO 4 zbog smanjenog interesovanja potencijalnih kupaca (iz razloga veće cijene koštanja istih), bio oko 2500 vozila.

Finansijski aspekt postupka **homologacije pojedinačnog vozila** obuhvatao bi sljedeću strukturu prihoda:

- **za standard EURO 3** (prognoza na osnovu broja od 7500 uvezenih vozila godišnje):
 - za Potvrde za pojedinačno vozilo bi se godišnje prihodovalo oko 600.000,00 € (prihod ovlašćenog lica bi iznosio oko 250.000,00 € - predviđena naknada u iznosu od 50,00 €, a ukupni prihod neposredno ovlašćenih lica bi iznosio oko 150.000,00 € - predviđena naknada u iznosu od 30,00 €), od čega je izdvajanje za PDV oko 96.000,00 €;
 - na osnovu iznosa prihodovanog na godišnjem nivou (600.000,00 €) u Budžet bi ukupno bilo uplaćeno oko 100.000,00 € (na osnovu procenta od 20% koji bi se izdvajao iz prihoda ovlašćenih pravnih lica koje vrše homologaciju pojedinačnog vozila u Budžet Crne Gore);
 - na osnovu procijenjenog broja uvezenih vozila na godišnjem nivou za izdavanje Potvrde proizvođača bi se ukupno godišnje prihodovalo oko 225.000,00€, od čega bi ukupni prihod ovlašćenih lica za izdavanje Potvrde proizvođača iznosio oko 190.000,00€ (predviđena naknada u iznosu od 30,00€ sa PDV-om), a PDV bi ukupno iznosio oko 35.000,00€;

Procjena **ukupnog prihoda u Budžetu Crne Gore** po osnovu homologacije pojedinačnog vozila za **standard EURO 3** na godišnjem nivou iznosila bi:

$$96.000 \text{ €} + 100.000 \text{ €} + 35.000 \text{ €} = 231.000 \text{ €}$$

- **za standard EURO 4** (prognoza na osnovu broja od 2500 uvezenih vozila godišnje):
 - za Potvrde za pojedinačno vozilo bi se godišnje prihodovalo oko 200.000,00 € (prihod ovlašćenog lica bi iznosio oko 84.000,00 € - predviđena naknada u iznosu od 50,00 €, a ukupni prihod neposredno ovlašćenih lica bi iznosio oko 50.000,00 € - predviđena naknada u iznosu od 30,00 €), od čega je izdvajanje za PDV oko 32.000,00 €;
 - na osnovu iznosa prihodovanog na godišnjem nivou (200.000,00 €) u Budžet bi ukupno bilo uplaćeno oko 33.000,00 € (na osnovu procenta od 20% koji bi se izdvajao iz prihoda ovlašćenih pravnih lica koje vrše homologaciju pojedinačnog vozila u Budžet Crne Gore);
 - na osnovu procijenjenog broja uvezenih vozila na godišnjem nivou za izdavanje Potvrde proizvođača bi se ukupno godišnje prihodovalo oko 75.000,00 €, od čega bi ukupni prihod ovlašćenih lica za izdavanje Potvrde proizvođača iznosio oko 63.000,00 € (predviđena naknada u iznosu od 30,00€ sa PDV-om), a PDV bi ukupno iznosio oko 12.000,00 €;

Procjena **ukupnog prihoda u Budžetu Crne Gore** po osnovu homologacije pojedinačnog vozila za **standard EURO 4** na godišnjem nivou, iznosila bi:

$$32.000 \text{ €} + 33.000 \text{ €} + 12.000 \text{ €} = 77.000 \text{ €}$$

Pored prethodno navedenih iznosa po osnovu homologacije, treba uzeti u obzir i prihod Budžeta Crne Gore po osnovu dažbina za uvezenu robu (carine i dr.) koje se naplaćuju prilikom uvoza vozila, koja takođe zavise od broja uvezenih vozila.

6. RAZLOZI ZA ZADRŽAVANJE MINIMALNOG STANDARDA EURO 3, ODNOSNO UVOĐENJA STANDARDA EURO 4 PRILIKOM UVOZA UPOTREBLJIVANIH VOZILA

1) Razlozi za zadržavanje minimalnog standarda EURO 3

Prije nego se krene sa taksativnim nabranjem argumentacije koja govori u prilog zadržavanju postojećeg minimalnog standarda EURO 3 za uvezena upotrebljavana vozila, bilo bi potrebno sagledati ciljeve koji će doprinijeti postizanju sljedećih efekata: povećanje bezbjednosti saobraćaja, smanjenje negativnih uticaja na životnu sredinu, povoljne finansijske efekte za Budžet Crne Gore, i održivost transportne privrede i očuvanje ekonomskog standarda crnogorskih građana.

Za ovu analizu važno je navesti činjenice koje se tiču postojećeg stanja, a ono se ogleda u sljedećem:

- stanje voznog parka registrovanih vozila u Crnoj Gori, prema podacima za 2013 godinu, je takvo da u ovom trenutku:
 - oko 36.6% ili oko 74000 vozila ne ispunjava ni standard Euro 2,
 - oko 15.8% ili oko 32000 vozila ispunjava standard Euro 2,
 - oko 13.7% ili oko 27.500 vozila ispunjava standard Euro 3,
 - oko 14.6% ili oko 29.500 vozila ispunjava standard Euro 4,
 - oko 14.6% ili oko 29000 vozila ispunjava standard Euro 5,
 - oko 4.7% ili oko 9.500 vozila ispunjava standard Euro 6,
- preko 52% registrovanih vozila ne ispunjava ni standard Euro 3,

- ukupno 66297 ili oko 32.8% vozila je starije od 20 godina,
- stepen motorizacije (broj vozila na 1000 stanovnika) je veoma nizak u poređenju sa zemljama EU u kojima je prosječna vrijednost **460 vozila na 1000 stanovnika** (2010),
- stepen motorizacije u Crnoj Gori je približno jednak prosječnoj vrijednosti stepena motorizacije zemalja bivše SFRJ čije vrijednosti su prikazane u sljedećoj tabeli:

2010	Vozila na 1000 stanovnika	% u odnosu na EU
EU	460	-
Makedonija	151	33%
Bosna i Hercegovina	191	42%
Srbija	234	51%
CRNA GORA	266	58%
Hrvatska	345	75%
Slovenija	515	112%

- stepen motorizacije u pojedinim zemljama EU (2011) je dat u sljedećoj tabeli:

	Vozila na 1000 stanovnika (2011)	% u odnosu na CG
CRNA GORA	277	-
Srbija	280	101%
Mađarska	361	130%
Danska	522	188%
Češka Republika	534	193%
Irska	541	195%
Portugal	545	197%
Velika Britanija	558	201%
Holandija	567	205%
Švedska	597	216%
Njemačka	614	222%
Poljska	619	223%
Belgija	622	225%
Slovenija	653	236%
Francuska	662	239%
Španija	677	244%
Finska	696	251%
Norveška	710	256%
Grčka	715	258%
Švajcarska	718	259%
Austrija	738	266%
Island	808	292%
Luksemburg	837	302%
Italija	846	305%

- stepen motorizacije u Crnoj Gori, prema popisu stanovništva iz 2011 godine i prema broju registrovanih vozila u 2013. godini, je **prosječno 290 vozila na 1000 stanovnika**,
- stepen motorizacije u Crnoj Gori, kao što je uglavnom i slučaj u ostalim zemljama, se mijenja veoma sporo, a promjena na godišnjem novou prikazana je u sljedećoj tabeli:

CRNA GORA	Vozila za 1000 stanovnika	Registrovanih vozila	% u odnosu na preth. god.
2010	266	164653	100%
2011	277	171973	104%
2012	279	173865	101%
2013	286	178662	103%

- raspodjela motorizacije na području Crne Gore je veoma negativna, sa velikim brojem opština sa veoma malim stepenom motorizacije, značajno manjim od CG prosjeka, a pojedine vrijednosti su prikazane u sljedećoj tabeli:

	Stanovnika (2011)	Putničkih vozila (2013)	Vozila na 1000 stanovnika
Andrijevica	5071	919	181,2*
Bar	42048	15581	370,6
Berane	33970	6104	179,7*
Bijelo Polje	46051	8113	176,2*
Budva	19218	9866	513,4**
Cetinje	16657	5607	336,6
Danilovgrad	18472	4279	231,6*
Herceg Novi	30864	10808	350,2
Kolašin	8380	1642	195,9*
Kotor	22601	8937	395,4
Mojkovac	8622	1553	180,1*
Nikšić	72443	17344	239,4*
Plav	13108	2208	168,4*
Pljevlja	30786	6523	211,9*
Plužine	3246	470	144,8*
Podgorica	185937	62156	334,3
Rožaje	22964	4482	195,2*
Šavnik	2070	302	145,9*
Tivat	14031	5728	408,2
Ulcinj	19921	6535	328,0
Žabljak	3569	701	196,4*
CRNA GORA	620029	179858	290,1

* Ispod prosjeka u Crnoj Gori

** Iznad prosjeka u EU

Što se tiče finansijskih efekata, prilikom određivanja graničnog standarda za uvoz korišćenih vozila, važno je navesti sljedeće činjenice:

- korisno je obezbijediti značajnija finansijska sredstva Budžetu Crne Gore,
- veći su prihodi Budžeta na osnovu sredstava naplaćenih prilikom carinjenja vozila,
- planskim usmjeravanjem sredstava mogu se postići ciljani efekti koji će na kraju dati poboljšanje u ovoj oblasti.

Što se tiče finansijske situacije, prilikom određivanja graničnog standarda za uvoz korišćenih vozila, važno je navesti činjenicu da je stanovništvu potrebno obezbijediti uslove prema kojima će imati prihvatljivu mogućnost i biti motivisani za kupovinu vozila zadovoljavajućih karakteristika i prihvatljive cijene.

Nasuprot stavu Ministarstva saobraćaja i pomorstva prema kojem je standard EURO 3 za uvoz upotrebljivanih vozila prihvatljiv mehanizam iz gore navedenih razloga, kao i zbog očuvanja životnog standarda građana, stav je Ministarstva održivog razvoja i turizma da se prilikom uvoza korišćenih vozila uvede standard EURO 4 koji prijedlog argumentuju na način da će primjena strožijeg standarda značajno uticati na poboljšanje kvaliteta vazduha na dugoročnom nivou, da su potrebe za putničkim vozilima uglavnom zadovoljene (svako domaćinstvo u Crnoj Gori raspolaže jednim putničkim vozilom), da je vozni park u Crnoj Gori prilično star, kao i da je veliki procenat putničkih vozila koje bi trebalo ukloniti iz saobraćaja iz razloga zaštite životne sredine.

2) Zaključne napomene:

Imajući u vidu prethodno navedeno, a u cilju postizanja željenih efekata povećanja bezbjednosti saobraćaja, smanjenja negativnih uticaja na životnu sredinu, ekonomski standard transportne privrede i crnogorskih građana, Ministarstvo saobraćaja i pomorstva mišljenja je da:

- ciljna grupa vozila treba biti grupa od oko 52% vozila, koju bi u narednom periodu bilo korisno zamijeniti kvalitetnijim vozilima,
- ova ciljna grupa predstavlja grupu koja ne zadovoljava ni standard EURO 3, pa se uvođenjem standarda EURO 4, kao graničnog, ne bi postigao cilj isključivanja ovih starih vozila iz saobraćaja,
- uvođenjem strožijeg standarda od standarda EURO 3 cilj ne bi bio postignut iz razloga što veći granični standard izaziva pojavu sljedećih negativnih efekata i to:
 - uvezena vozila ovog standarda ili većeg su značajno skuplja od vozila standarda EURO 3, u iznosu od nekoliko hiljada eura, što će demotivisati promjenu starih vozila novijim,
 - veći trošak nabavke će izazvati pojavu u kojoj će se veliki broj starih vozila i dalje nastaviti koristiti, a ne izbaciti iz upotrebe npr. vozilom standarda EURO 3, koje je značajno bolje,
 - doći će do porasta vrijednost starih vozila, jer će uvijek postojati sloj građana koji sebi ne mogu priuštiti skuplje vozilo čime će se novac lošije koristiti, a stanje dodatno pogoršati,

- efekat poboljšanja bezbjednosti saobraćaja i smanjenja zagađenja životne sredine biće značajno veći ukoliko uspijemo izbaciti stara vozila iz saobraćaja i zamijeniti ih vozilima koja ispunjavaju najmanje standard EURO 3,
- graničnim standardom EURO 4 godišnje bi u saobraćaj mogli uključiti, po našoj procjeni, maksimalno 2500 korišćenih vozila sa standardom EURO 4 ili većim, a stara vozila će i dalje ostati u upotrebi, što predstavlja veoma mali broj vozila u poređenju sa veličinom ciljne grupe od preko 66000 vozila starijih od 20 godina, posebno imajući u vidu malo povećanje broja vozila na godišnjem nivou i pored činjenice da je u prethodnih pet godina uvezeno prosječno oko 7500 vozila godišnje,
- kako u Crnoj Gori u saobraćaju učestvuje 9521 vozila starosti do tri godine, možemo zaključiti da ih je najmanje 7000 uvezeno kao nova vozila, što znači da se u poređenju sa uvozom korišćenih vozila za oko tri godine uveze novih vozila koliko se uveze korišćenih za jednu godinu, što znači da i pored uvoza vozila minimalnog standarda EURO 3 i dalje postoji značajan uvoz vozila koji ispunjavaju standard EURO 5 i 6, čime se može zaključiti da se iz ovog odnosa korišćena prema novim vozilima, u iznosu 3:1, i sada značajno poboljšava stanje voznog parka u Crnoj Gori.

Cilj Ministarstva je uspostavljanje sistema čiji će rezultat biti uklanjanje iz upotrebe vozila koja imaju standard niži od standarda EURO 3, odnosno postepeno eliminisati iz upotrebe oko 66000 vozila, a na taj način će se ostvariti poboljšanja i pozitivni efekti po sva četiri navedena željena efekta.

Takođe, važno je istaći da ograničenje ekološkog standarda korišćenih vozila koja se uvoze, kod onih država koje ovakvo ograničenje imaju, nigdje nije EURO 4, već je to ograničenje EURO 3 (Srbija, BiH, Makedonija...). Izuzetak da Crna Gora bude jedina država u Regionu u kojoj je minimalni ekološki standard za uvoz korišćenih vozila EURO 4 predstavljao bi, pored naprijed navedenog, i negativan uticaj na cjelokupnu privredu Crne Gore, a naročito na poslovanje crnogorskih prevoznika tj. na transportni sektor. Imajući u vidu da su komercijalna vozila (autobusi i teretna motorna vozila) osnovna sredstva rada prevoznika, uvođenjem minimalnog ekološkog standarda za uvoz korišćenih vozila EURO 4 doveli bi crnogorske prevoznike u neravnopravan položaj u odnosu na prevoznike iz drugih država, a naročito na prevoznike iz država u okruženju, jer bi crnogorski prevoznici u startu bili izloženi većim troškovima (npr. autobus EURO 4 standarda je par desetina hiljada eura skuplji od autobusa EURO 3 standarda), i samim tim manje konkurentni na transportnom tržištu. Ovakav stav zauzela je i Privredna komora Crne Gore - Odbor udruženja saobraćaja na sjednici održanoj 10. juna 2014. godine, naglašavajući pri tome da je serija teretnih vozila proizvedena sa standardom EURO 4 veoma mala čime se značajno sužava mogućnost nabavke takvih vozila na tržištu, kao i da u kvoti CEMT dozvola (evropske dozvole za prevoz tereta) koje se dodjeljuju Crnoj Gori od strane Evropske konferencije ministara transporta nema dozvola za vozila standarda EURO 4. Prethodno navedeno znači da će, sa stanovništa teretnih prevoznika, uvođenje minimalnog standarda EURO 4 za uvoz korišćenih vozila u praksi predstavljati biznis barijeru, jer će i za nova i za korišćena vozila važiti standard EURO 5. Nadalje, ovakva mjera bi pored crnogorskih prevoznika negativno uticala i na ostale privredne subjekte čija osnovna djelatnost nije prevoz putnika ili tereta, npr. građevinska industrija, pekarska industrija, trgovina i sve ostale djelatnosti koje posjeduju sopstvena

prevozna sredstva koja ne koriste u komercijalne svrhe, odnosno koja im služe za obavljanje njihove osnovne djelatnosti.

U sklopu aktivnosti stvaranja kvalitetnijeg ambijenta za poslovanje drumskih prevoznika i obezbjeđenja zaštite transportnog tržišta, Ministarstvo je već do sada predlagalo Vladi određene mjere u vidu **Programa obnove voznog parka crnogorskih prevoznika ekološki naprednijim vozilima**, koji je i usvojen i pozitivno ocijenjen Zaključkom Vlade broj 03-11640/3 od 8. decembra 2011. godine. Međutim, u periodu njegovog usvajanja isti nije sproveden zbog prisustva ekonomske krize i u to vrijeme nepovoljnog finansijskog momenta za njegovu realizaciju, pri čemu je primjena istog **odložena dok se ne obezbijede neophodna finansijska sredstva u Budžetu Crne Gore.**

Program je obuhvatao i niz mjera sa ciljem smanjenja emisije štetnih gasova koji nastaju kao posljedica djelovanja saobraćajnog sektora, i definisao mjere koje se odnose na smanjenje emisije štetnih gasova drumskih vozila kategorije M2, M3, N2 i N3 (autobusi i teretna vozila). Konkretno, Program je predviđao subvencionisanje licenciranih prevoznika na način da licencirani prevoznici koji posjeduju teretna motorna vozila i autobuse nižih ekoloških standarda od EURO 4 budu subvencionisani za dio opravdanih troškova prilikom nabavke novog vozila, isključivo standarda EURO 5 ili više, pod uslovom da svoje staro vozilo stave van funkcije na način recikliranja ili izvoza na drugo tržište. U prilog usklađenosti ovog programa sa Zakonom o kontroli državne pomoći i Uredbom o bližim kriterijumima, uslovima i načinu dodjele državne pomoći govori i pozitivno Rješenje Komisije za kontrolu državne pomoći broj 01-1041 od 21.11.2011. godine, koje je ista donijela na sjednici od 18.11.2011. godine.

Bitno je istaći da je ovakav vid državne pomoći sproveden od strane država Evropske Unije, kao i Republike Slovenije i Republike Hrvatske. U slučaju Republike Slovenije izdvojeno je 4 miliona eura za subvencioniranje prevoznika za obnovu voznog parka, dok je Republika Hrvatska samo u 2010. godini iz Fonda za zaštitu okoliša i energetske učinkovitosti izdvojila 4.970.000,00 eura, odnosno omogućila zamjenu 497 vozila. Usvojenim Programom (čija je primjena odložena), u slučaju Crne Gore, bilo je predviđeno izdvajanje u iznosu od 1.000.000,00 eura za prvu godinu realizacije Programa.

Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, uvažavajući argumente Ministarstva održivog razvoja i turizma, ipak ostaje pri prijedlogu da je neophodno na druge alternativne načine podsticati zamjenu vozila nižeg ekološkog standarda višim, a ne putem zabrane uvoza korišćenih vozila ispod standarda EURO 4. Neke od planiranih mjera u tom smislu bile bi: uvođenje podsticajnih mjera za korišćenje savremenih vozila, promovisanje korišćenja hibridnih vozila (besplatan parking, registracija, i sl.), podrška kojom bi se prihodovanim sredstvima po osnovu uvoza vozila, koja su značajno veća sa graničnim standardom EURO 3, osmislile prihvatljive mjere podsticanja zamjene starih vozila novim i/ili novijim, koristeći iskustva država EU u kojima postoji nesmetan uvoz vozila nezavisno od ekološkog standarda, koji se "sankcioniše" većom naknadom za registraciju vozila, detaljnije praćenje stanja i stručna analiza dodatnih poboljšanja po svim pitanjima, kvalitetnijeg održavanja i strožijih kontrola tehničke ispravnosti vozila.



MINISTAR
Ivan Brajović